昭和48年4月1日発行（毎月1回1日発行）第22巻・第4号　昭和29年6月23日　日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
ホーカー
タイフーン



☆特集☆
航空自衛隊岐阜実験航空隊のテスト機
アメリカの新型軍用機計画を探究する
09用シングルR／C機スカイマスター

'73
APRIL
4

岐阜の実験航空隊

JASDF AIR PROVING GROUP AT GIFU




28-1002
29-5103
103



XT-2, XC-1試作機や各種改造機のテストで多忙な岐阜の航空自衛隊実験航空隊。これはその各機の"カラー・レポート"である。11ページからこのページはXT-2試作3号機。ただいま岐阜の実空には，XT-2の最初の試作分，1～4号機が運び込まれて飛行実験が行なわれている。4機とも47会計年度中はまだ防衛庁技術研究本部の所属。来会計年度からは実験航空隊の所管となって，さらに飛行テストがつづけられる。昨47年度から51年までの4次防では，59機の生産が決っている。前ページハンガー前には，XC-1の2号機も映っている。XT-2の後席は，計器飛行訓練用にカーテンでおおっているのに注意。





〔上・下〕XC-1輸送機の試作2号機。XC-1は46年の2，3月に1，2号機が防衛庁に引渡されているが，それ以来ここでテストがつづけられており，昨年までに400回，1,000時間の飛行実験を終えている。試作2機につづいて，4次防では24機が装備されることになった。写真では，本機で初めて試みられた4段式のファウラー・フラップを降し，エンジン・カバー，貨物扉を開いている。

(Above and below) Nihon/Kawasaki XC-1 twin-turbofan cargo transport (2nd prototype).





〔上〕実験航空隊の所属機であるF-104J。実空では本機を7機，F-104DJを1機持っており，XT-2飛行テストの追跡用などに使っている。尾翼の黄色いマークは最近つけられたもの。APGはエア・プルーピング・グループの略記号である。





〔上〕同じく実験航空隊所属のT-1A。実空ではT-1AとBを2機づつ持っている。この機体に画かれているのが，正式の実空のマーク。〔下〕電子装備の試機であるC-46。機首にレドームを装備して，かたちが変っている。



グラマンA6イントルーダー



〔上・下〕尾翼にECMアンテナをつけて電子装備を強化したイントルーダーの電子妨害・偵察型EA-6A。本機は海兵隊用に12機が造られている。写真は実用テスト中のもので，写真上は空母キティホーク（CVA-62）での慣熟飛行実験。主翼下の中央懸吊装置に吊しているのは，ALQ-99戦術用電波妨害用ポッド。





これもEA-6Aイントルーダーの一機で、完成したばかりの頃のスナップ。



(上) ワシントン州のホイッドベイ・アイランドを基地としている第129戦術電子警戒飛行隊(VAQ-129ニュー・バイキングス)のEA-6Bイントルーダー。4座となったイントルーダーのECM機。EA-6Bは老朽化したEKA-3Bの代替として6個飛行隊が装備することになっている。
(Photo; Richard Laurence)





(上・左) EA-6Bの操縦席内計器板。ぎっしりと並んでいる計器のなかで、左側のDIANEのレーダー・スコープが目立つ。DIANE(デイジタル・インテグレーテッド・アタック・アンド・ナビゲーション・エクイプメント)は、離陸から航法、攻撃、着陸までを誘導する電子装置のかたまり。パイロットは、このスコープを見ているだけで任務を達成できるほど本機の中枢をなす装備でもある。
(Photo by R.Laurence)



チェコの航空博物館

チェコの首都プラハの郊外にある国立の航空博物館。その主な展示物を紹介することにしよう。同博物館では，最近展示物の数が増えて，現在の施設では収容しきれなくなっており，新しい航空博物館建設の計画もたてているという。





（左上）屋外に展示されているMiG-19F。チェコ空軍の装備機であったもので，塗装も現役当時のまま，主翼に増槽をぶらさげて，展示されている。（右下）MiG-15UTI。複座の練習型であるが，機首に迎撃用のレーダー・スキャナーを装備している。（上）これもかつてのチェコ空軍の装備Bf109。スペイン製のBf109である。（下）MiG-17F。これも屋内に収容できずに屋外にパークしたまま。ソ連で実用された最初のジェット機MiG-15から最初の超音速機MiG-19。ここの博物館を訪問すれば，戦後の"赤い翼"の歴史を学ぶこともできる。



イギリス空海軍機



〔上〕ソレント海峡のリー海軍航空基地で撮影したホーカー・シーフュリイF. B. II。この機体（TF956）は，F. B. IIの量産1号機で，第807スコードロンに配備されて朝鮮戦争に参加，空母セーシュウスから発進して，1950年11月7日に初出動。1951年4月の停戦までに，213時間も戦場を飛んでいる。
〔下〕ヨービルトン海軍航空基地で撮影したホーカー・ハンターT. 8（XL584）。（Photos by C. W. Moggridge）





〔上〕ウイスコンシン州ミルウォーキのミッチェル飛行場（現在国際空港）で撮影したイギリス空軍ハンドレページ　ビクター爆撃機。1969年8月の撮影である。



〔下〕同じく69年の7月に，ミッチェル飛行場で撮影したアブロ　バルカン爆撃機。第617スコードロンの所属機である。

（Photos by W. E. Gebhard）

リノの第8回エアレースから（続）



昨年9月15日からネバダ州リノで開かれた第8回エア・レースの参加機。
(上)前号に紹介したP-63キングコブラの飛行中のスナップ。バンクしてパイロンをまわるところ。(下)無制限クラスに参加したカナデア・セイバー改造機。ジェット機がエア・レースに出場するなど、アメリカならでは。
(Photos by B. Orriss and R. Monroe)




F-4J ファントム
SUPER DETAILED 1/32 SCALE
06
206
AE
VF-84
5868
F-4J
155868
USS ROOSEVELT
NAVY
★新発売★
マクダネル・ダグラス F-4J ファントム
鋭く突き出た機首、下がった水平尾翼、精悍な機体—迫力あるファントムのディテールをレベルが1/32スケールで再現したビッグ・キット
★GE J79ジェットエンジン内蔵（取外し可能）
★キャノピー上下開閉可能
★精密なコックピット（パイロット2体つき）
★ノーズコーン（機首）着脱可能（レーダー内蔵）
★主翼折りたたみ可能、車輪可動
★着艦フック可動
★スパローミサイル4基つき
★3種の部隊マークデカール入り
★機体注意書マーク200ヶ所以上のデカール入り
★H-188 S.1/32 全長55.2cm 全幅36.8cm
¥1,500
原料が違う高品質
レベルカラー
レベル総代理店
グンゼ産業㈱物資部
東京都千代田区神田錦町3－17
TEL 294－4141㈹
Revell


FP
810



写真左と上も"スマート爆弾"とスパローAAMで武装した第8戦術戦闘連隊のF-4D。左は"スマート爆弾"投下の瞬間。第474戦術戦闘飛行隊の1機。上の写真は空中給油のために給油母機のKC-135に接近するところ。ともにベトナム上空にて。



カナダ国防軍のCF-5A

〔上〕迷彩塗装にしたカナダ国防軍のCF-5A。カナダ国防軍では，複座のCF-5Dを含めて115機のCF-5を装備している。〔下〕ボーイング707からの空中給油。この給油母機は，5機装備している兵員輸送用の707-320Cの1機を，主翼に給油ポッドをつけて改造したもので，給油装備をはずすとそのまま輸送用にも使える。





ニムロッド対潜機とスウェーデン空軍のブルドッグ

〔上〕HSニムロッドMK. Iは，世界で最初のターボファン・ジェット対潜哨戒機。英空軍用に38機，そのほか8機が生産されることになっている。〔下〕スウェーデン空軍が58機装備しているブルドッグ練習機。ブルドッグは同国陸軍でも20機装備することになっており，その最後の1機がこのほど完成している。





チェコの航空博物館

プラハの郊外にあるチェコの航空博物館。これは屋内の展示場。上の写真ではMiG15とLa7戦闘機。下の写真では，中央に1917年製のアメリカの複葉機トーマスモース・トラクター，それにフランス製のスパッド8戦闘機の主脚なども見える。その他各種エンジンや車輌など航空機の部品も展示場にぎっしり。文献や写真，図面など航空関係の資料もいっぱい保管されている。





コルベット量産1号機とエア・カナダのL-1011

〔上〕去る12月20日に初飛行したアエロスパシアル SN-601 コルベット量産型1号機。コルベットは原型1号機が1971年3月に墜落してしばらく飛行テストを中断していたもの。まもなく飛行する量産型2号機とともに年内に500時間の飛行テストを行なう予定。量産型では，主翼上面のほかに，水平尾翼にもストール・フェンスを追加している。

〔下〕"かえで"のマークをつけたエア・カナダのL-1011トライスター1号機。このほどパームデールのロッキード・テスト飛行センターで初飛行したときのもの。1月中にモントリオールに空輸され，2月15日からトロント—マイアミ間に就航する。エア・カナダでは19機のトライスターを発注している。





海上自衛隊のUF-2とPS-1 8号機

海上自衛隊の二つの飛行艇。〔上〕オーバーホールのために大村から新明和甲南工場に飛来したUF-2の55号機。1月31日の撮影。〔下〕同じく甲南工場で試験飛行を開始したPS-1の8号機。これに先だって社内飛行を終えた7号機（スナップだより参照）は，2月3日に引渡され，岩国基地でテスト飛行をつづけている。（写真提供：浜野博司）



航空自衛隊実験航空隊の近況





航空自衛隊の航空機、ミサイルなどの飛翔体、レーダー等地上電子機器の試験と評価、運用研究を担当する実験航空隊では現在、4次防審議で注目を集めたXC-1、XT-2の国産新鋭機の試験が行なわれている。今月はXC-1、XT-2を中心に実験航空隊の近況をご紹介しよう。

実験航空隊の現況は、人員約550名、装備航空機はF-104J×7、DJ×1、T-33×6、T-1A・B×4、XC-1×2、C-46×2、T-34×2の計26機のほか救難用のS-62ヘリコプタ1機で、XT-2は実験航空隊で試験を担当しているが、所属は防衛庁技術研究本部である（ただし3月には実空に移籍される）。

写真上は、飛行試験も大づめにきている川崎XC-1輸送機（002）右は三菱XT-2超音速練習機の3号機（29-5103）。


KM-3





ＸＴ-2超音速練習機の試験飛行は昭和48年度いっぱい行なわれる予定で、この間に約1,000回の飛行でテスト・プログラムを消化することになっていて。これらの試験飛行を担当するのは、飛行実験群司令の神吉弥彦１空佐以下４名のテスト・パイロットである。

ＸＴ-2は、ロールス・ロイスＲＢ.172／Ｔ260アドア・ターボファンエンジン（推力3,150kg）×２基を装備して最大速度1.6マッハ、実用上昇限度15,000ｍを目標としているが、この性能は同じくアドア・エンジン装備で英・仏共同開発のジャガーＢ／Ｅ（複座練習機）を上まわるものだという。

写真左（上、下）は午前中の飛行試験を終えて、岐阜基地のエプロンに翼を休めるＸＴ-2の３号機。

写真中；小さなベントラル・フィン（腹ビレ）、ドラッグ・シュート格納部の扉に注意。右側に見える建物は、ＸＣ-１　２機を収容できるハンガー。

写真下；Ｆ-104のそれと似た主脚、胴体下面左右に分かれたスピード・ブレーキに注意。主脚柱前方にはランディング・ライトを装備している。









一時、米空軍のＡＭＳＴ（次期中型輸送機）計画の候補にもなったユニークな中型輸送機ＸＣ-1は、すでにそのテスト・プログラムも大ずめを迎えており、旧式化したC-46に替わって航空自衛隊の主力輸送機の座につくのも遠くないことであろう。

写真上：岐阜基地を離陸、ギア・アップするＸＣ-1の２号機。ＸＣ-1は、昨年末までに400回の飛行試験、飛行時間1,000時間を記録している。写真中・下：地上のＸＣ-1。機首上部に開いているのは、エマージェンシイ・ハッチ、胴体上面のアンテナは、ＴＡＣＡＮとＵＨＦ。



写真上：XC-1の胴体前部と主翼。世界で最初の試みである4段式ファウラー・フラップが下げ位置になっている。主翼の燃料排出口、ディスチャージャ、エンジン・スラストリバーサ部などに注意。主脚バルジ後部の扉の開いている部分は燃料圧力給油口。

写真中：試験飛行に向かう富士T-1A練習機。実験航空隊ではT-1を4機（A、B各2機ずつ）装備している。なお、APG所属のT-1は第13飛行教育団所属機のように白色塗装していない。

垂直尾翼に画かれているのは実験航空隊のマークで、翼とAPG（Air Proving Group）の文字をアレンジしたもの。翼は青、文字は赤である。また、T-1にはこれまで衝突防止灯（ACL）が装備されていなかったが、48年度中に全機に取付けを予定している。

写真下：ロッキードF-104J。XT-2の超音速飛行時にチェース機として使用できるのは本機だけであり、APGでは7機保有している。

このほか、実験航空隊ではC-46とT-34を各2機装備しているが、C-46の1機は電子装備の試験機で機首にレドームを装備している。









クラークフィールド基地訪問

クラークフイールドは、アメリカ国外で最大の米空軍航空基地。東南アジア方面の各基地と本国を結ぶ補給・中継のかなめであり、ベトナム戦に参加した空軍機のほとんどが、一度はこの基地に立ち寄っている。第13空軍が司令部を置いており、令下の第405戦術戦闘連隊（405TFW）は、ここに駐留する最大の部隊。最盛期にはこの部隊だけで隊員は5,000人、ほかの部隊を加えるとアメリカ軍人は9,900人、民間人・フイリピン人従業員を含めたクラークの"総人口"は44,400人というマンモス基地である。訪問したときはちょうど、ベトナムで激戦がつづいた頃、飛行機が出はらって、閑散なクラークであった。







前ページとこのページ２枚は、エプロンで見られた唯１機のファントムII。ダナンに展開している第４戦術戦闘飛行隊（４th　ＴＦＳ）所属の"鮫口ファントム"である。

下はこれもだだっ広い飛行場の誘導路わきにぽつんと置かれたＥＣ-４７。"歴戦"の機体らしく，汚れが目立つスカイトレンであった。





上はC-130Eハーキュリーズ。クラークには、東南アジア方面への補給輸送の任務をもつ第463戦術空輸連隊（463rd TAW）
がこのC-130を持って駐留している。いまごろは、停戦で帰国する笑顔の兵士たちを乗せてのピストン輸送で多忙のはずである。



T-33A練習機（上）とフイリピン空軍のUH-1Dイロコイ ヘリコプタ。フイリピン防空の主力は、この基地の405TFW傘下
ファントム部隊第523戦術戦闘飛行隊（523rd TFS）とF-5を持ってバサ基地に駐留するフイリピン空軍の第5戦術戦闘連隊
クラークの防空センターからの指示を待って、24時間待機している。クラークは常駐機は少ないが、飛来する航空機が多く、ベト
ナム戦最盛期には、基地の管制を担当する第1961通信中隊は、1日平均320回の離着陸機をさばいている。





日大工学部の“試験路開き”



習志野に日本大学工学部の交通総合試験路が完成、このほど同航空部の各機が参加して、“試験路開き”が行なわれた。

参加したのは、同航空部がこれまでに製作したN-58シグネット(JA3133)、N-62イーグレット(JA3216)、N-70シグナス　モーター・グライダー、人力飛行機のイグレット、それに航空部が保有しているFA-200シグネットII(JA3424)など。各機とも新しく簡易舗装された試験路を思いっきり使っての“祝賀飛行”であった。

写真上はN-62(手前)とN-58、写真右は同日行なわれた人力飛行機“イグレット”の命名式で挨拶する生みの親、木村秀政教授。写真下は新塗装でお目見えしたN-70シグナス。





先月号グラビアでお伝えしたように、ラバウル沖から回収された複座の零戦（21型を改造したもの）は、メルボルンのエッセンドン空港内ハンガーに運び込まれて復元作業が行なわれていたが、このほどその作業が終り、ごらんのようにすばらしい姿となった。右ページ上と下の写真に映っているのが復元にあたったG.ベンドランド（左）とB.コーランの両氏で、二人が回収から復元にかけた総費用は26,000オーストラリア・ドルという。これで完全なかたちで現存する零戦は、日本とイギリスの2機とアメリカの2機に加えて計5機となったが、複座のものはもちろんこんどのメルボルンの機体のみ。







復元作業が終った

複座の零戦

Japanese Zero Fighter Restored in Australia.





〔上〕このほど地中海で行なわれたフランス海軍の空海合同演習の最終日，空母フォッシュ上空を編隊で飛ぶエタンダールⅣとF-8Eクルーセイダー。

〔下・右下〕エアロカーの設計者モルト・テイラー氏が造った水陸両用機クートA（右下）とクートB（下）。

クートAはもちろん木製で，合板を張って艇体を造り，車輪は手動の引込み式（前車輪は引込むと艇首に付いてバンパーの役目をする）。低翼式なので，補助フロートがいらないのが特長。2人乗りで，100馬力くらいのエンジンを付けて造るのもわりあい簡単であるという。



フォート ニュース



クートBはクートAを双胴形式にした本格派で、ブームの部分はアルミ合金で造ってあり、工場から直送される。エンジンは100～500HPのものならなんでもいい。これもA型と同じく、造るのはわりあい楽なので、アメリカ国内では、かなりたくさん出まわっているようだ。

(上)スコッティシュ・エビエーションのプレストウイック工場で完成した100機目のブルドッグ練習機。この機体はスウェーデンが発注した78機のうちの最後の1機で、同国陸軍の20機目の機体。同空軍ではすでに58機を装備して訓練に使っている。1月29日の撮影。





〔左〕去る1月16日
リスのホーカーシド
ハットフィールドエ
間飛行したA-300B
号機。同工場はA-3
主翼の生産を分担し
今回の訪問となった
が、これはA-300B
て、初めてのフラン
への飛行。

〔下〕ゴミ集めに
ベル47Gヘリコプタ
ストラリア・シドニ
大な国立公園の清掃
動員されているもの
ラックが入れないす
まで“翼”をのばし
がられている。

〔下〕ホーカーシドレーが開発中の70―100座席のターボファン旅客機HS146完成図。同社では1982年までに、このクラスの旅客機1,500機の需要を見込んでおり、HS146は少なくとも450機は売れるものとして開発を進めている。初飛行は1975年、引渡し開始は1976年の予定。





〔下〕スイス航空が、このほどチューリヒ空港整備センターに設置したDC-10用のエンジン・テスト用消音装置。スイス航空ではこれまでに同様の装置をDC-9用に2基DC-8、CV-990用に1基、ボーイング747用に1基設置している。





(上)海上自衛隊に装備されていたＲ４Ｄの最後の１機が引退、去る10月30日、厚木基地の海上自衛隊員たちによって"引退記念式典"が行なわれた。海上自衛隊が装備したＲ４Ｄは全部で５機。昨年春まで４機が退役しており、こんどの１機（9022）が退いて、海上自衛隊の"まなずる"はすべて姿を消すことになった。

(下)日本航空が導入することになったビジュアル・システム装備のシミュレーター。日航の乗員訓練センターには、B747×１、ＤＣ-8×２、B.727×１、計４台のシミュレーターが設置されているが、新しいビジュアル・システムを取りつけると、今まで真っ暗だった前面の窓に、滑走路や空港周辺の風景が映し出されて、より実機に近い訓練ができるというもの。

(右)オーストラリアのロックハンプトン中学校では、チエロキー 140を１機持ち、飛行訓練を教科にとり入れている。写真はその訓練の模様。すでに10人のパイロットが巣立ち、60人が訓練中である。





スナップ　だより



〔上〕去る1月11日、新明和の甲南工場で初飛行したPS-1飛行艇第7号機。同機は初飛行まもなく岩国の海上自衛隊分遣隊に運ばれて、テスト飛行を行なっている（西宮市・浜野博司）。〔下〕横田基地を滑走中のF-4D。この機体は第3戦術戦闘連隊の司令官機で、垂直尾翼先端や前脚カバーを赤・黄・青で塗り分け、風防の下やパッケージ・ポッドには、大きなワッペンが書かれている。1月初めの撮影（東京都・北原則孝）。



〔下〕新年を迎えて、羽田空港には各航空会社の初来日の機体でにぎやかだが、これもその1機で、エジプト航空のチャーター便として飛来したエア・マニラ・インターナショナルのボーイング707-331。1月6日の撮影。（武蔵野市・井上哲雄）。



ワイドカラー
WIDE COLOUR

HAWKER TYPHOON IB FIGHTER



①



②

③



④



5

タイフーン I B。熱帯地用テストに使われた1機。1943年初め頃。
Typhoon I B, used for tropical trials, early 1943.

タイフーン I B 後期型。第198（戦闘）スコードロン所属機。1944年7～8月。
Late-series of Typhoon IB of No. 198 (Fighter) Squadron, July and August 1944.

タイフーン I B。ニュージランド空軍第486スコードロン所属機。1943年。
Typhoon I B of No.486 Squadron, RNZAF, 1943.

図②の機体の平面塗装。
Plane figure of ② Aircraft.

"ワイドカラー" の第198戦闘中隊所属機（タイフーン I B）の胴体右面にあるマーク。
A marking painted on starboard side of "WIDE COLOUR" Typhoon I B.

© H. Hashimoto


37107



ノースアメリカン P-51D ムスタング

〔左〕中国における米第14空軍，第23戦闘大隊所属のP-51B-5NA ムスタング。

写真は終戦の1年前，1944年8月16日に撮影されたもので，当時，第23戦闘大隊はカーチスP-40に代わって新鋭のP-51Bを受領したばかりであった。第23戦闘大隊は，シェンノート将軍の指揮するAVG（アメリカ義勇軍）部隊“フライング・タイガース”として中国を舞台に対日戦に活躍したことは特に有名で，これらのP-51も後に名高い“シャークマウス”が機首に画かれることになった。

なお，手前の機体（s/n 43-7107）の胴体背面に付いているのはADFのループ・アンテナである。

〔上〕同じく中国駐留の米第14空軍，第23戦闘大隊所属のP-51D ムスタング。この写真は1944年11月の撮影で，機首には赤，青，白で“シャークマウス”が画かれており，機体の塗装は上・側面オリーブドラブ，下面ニュートラルグレイ，主翼と水平尾翼の翼端それにスピナは白である。また，垂直尾翼側面の2本の帯は黄に黒フチ付き，機体ナンバーは白である。

NORTH AMERICAN MUSTANG





ヨーロッパ戦線のムスタング。写真の機体はムスタング・シリーズで初めて戦闘に参加した急降下爆撃・攻撃型のA-36A"アパッチ"。機首下面に12.7mm機銃2挺を装備している。A-36Aは500機が造られ，1972年6月から陸軍航空隊に配備されて地中海方面で作戦している。



〔上・下〕P-51A ムスタング。P-51A は1943年３月から米陸軍航空隊に引渡しが開始されたが，この機体は，主翼上面にタイプ３の国籍マーク（1943年６月29日制定）をつけているところから，おそらく同年夏頃の撮影であろう。
塗装は上・側面オリーブドラブ，下面ニュートラルグレイ，機首の識別マーキングは白である。





〔上〕P-51Aムスタング。初期の頃の標準塗装オリーブドラブとニュートラルグレイにしたもので，テスト飛行中のものと思われる。
〔下〕尾翼に黄と黒のチェッカーをつけて，アフリカとイタリーの戦線を飛びまわった第15空軍，第325戦闘大隊“チェッカー・テイル・クラン”のP-51B。機首に“The Third Dallas Blonde”の文字を記入している。





〔上〕エンジン整備中のP-51B。第8空軍に配属された1機で，機体下面にだけインベイジョン・ストライプを画いた中期の頃のもの。手前に立てかけてあるのは，エンジン・カバー。前進基地の簡易飛行場と思われるが，がっしりとした踏台を使って念入りな整備。



〔上〕草原の滑走路から出撃するP-51B-5NA。米第8空軍，第4戦闘大隊第336戦闘中隊所属のJ．ハイジンズ中尉機"Meiner Kleiner"。

マルコム風防付きのP-51B-5-NAで，シリアルは写真でははっきりしないが43-6942である。塗装は上・側面オリーブドラブ，下面ニュートラルグレイ。機首は4FGのグループ・カラーの赤。インベイジョン・ストライプスは主翼と胴体下面のみである。翼下に装備しているのは500ポンド爆弾で，"This one's for Harry"と落書きされており，これは整備員のウェックバッカー軍曹がチョークで書いたもの。

LTV　A-7　コルセアII

空母コンステレーション搭載のVA-27 "Royal Maces" 所属のA-7AコルセアII。
ラダーのマークは，メース（ほこ）のトゲを表わしており，色はグリーン。主翼外側パイロンにTER（トリプル・エジェクタ・ラック）を装備して，750ポンドのM117爆弾を3発ずつ懸架しており，爆撃訓練に向かうところ。

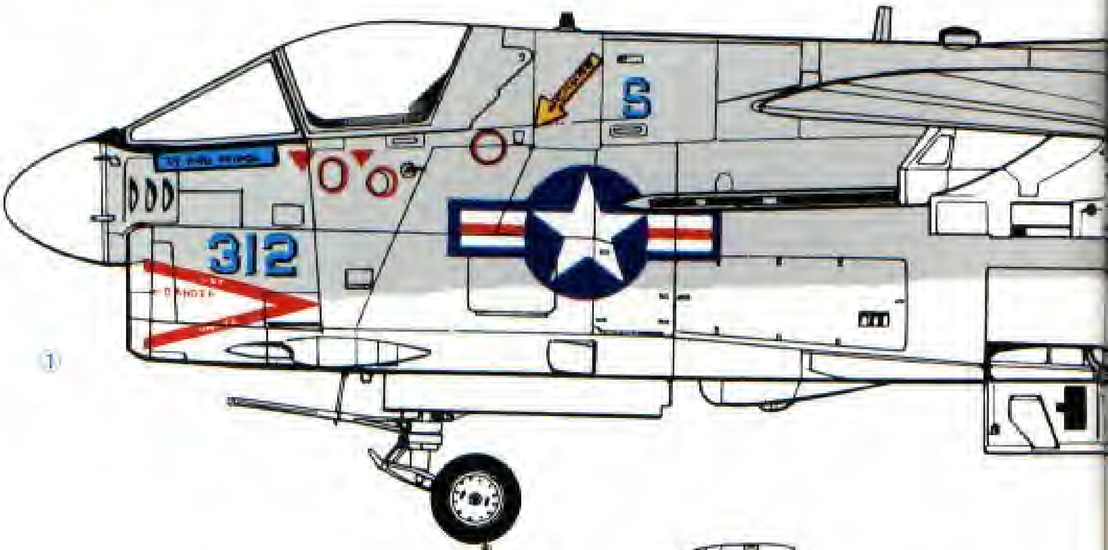


Revell

LTV A-7A~E
CORSAIR II

1/72 SCALE KIT

①



②

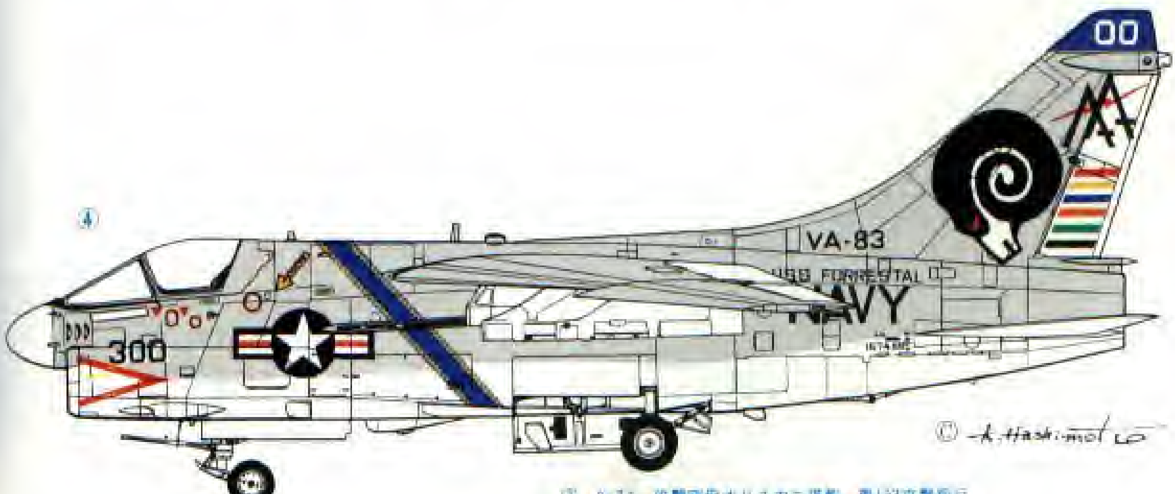




③



④



① A-7E、攻撃空母レンジャー搭載、第113攻撃飛行隊"スチンガーズ"所属機。
A-7E of VA-113 "Stingers", CVA-61 Ranger.

② 図①の機体の平面塗装。
Plane figure of ① aircraft.

③ A-7A、攻撃空母オリスカニ搭載、第153攻撃飛行隊"ブルー・テイル・フライズ"、第19空母攻撃航空団司令官機。
A-7A of VA-153 "Blue Tail Flies", commander of CVW-19, CVA-34 Oriskany.

④ A-7E、攻撃空母フォレスタル搭載、第83攻撃飛行隊"ランペイジャーズ"司令官機。
A-7E of commander VA-83, CVA-59 Forrestal.

LTV エアロスペース A-7A～E コルセア II

LTV AEROSPACE A-7A～E CORSAIR II

現在アメリカ海、海兵隊、空軍の主力攻撃機となって活躍中のA-7コルセアIIは、1964年2月にダグラスA-4スカイホーク艦上攻撃機の後継機として採用が決定された機体で、LTV社のF-8クルーセイダー艦上戦闘機と共通の部品を極力使用して開発期間の短縮と経費節減を計り、小型軽量化と近代化に成功したF-8クルーセイダーの縮少版ともいえる最新鋭機である。原型機の初飛行は1965年9月27日で、A型からB、Eの艦上型のほか空軍型のDとスイス空軍向けのG型があり、最近複座練習型ののYA-7Hが完成するなどと、A-7は今後も大いに活躍が期待されている存在である。

☆キットについて☆

レベルの1/72シリーズでA-7AコルセアIIのキットが発売中で、爆弾その他の武装アクセサリー群をゴッソリと完備した素晴しい仕上りのモデルである。デカールはサーベル・マークでおなじみのVA-147所属機となっており、実機の素晴しさをミゴトに再現した優秀作品である。カラー図のようにE型に改装することも以外と簡単で、銃口部や、アンテナ等のほか垂直尾翼のアンテナ突起部に少し手を入れると、カラー図に示すような楽しいマーキングに仕上げることができる。

☆塗装について☆

図①と④　ユーモラスな蜂のマークをつけた第113攻撃飛行隊の所属機で、空母レンジャーに搭載されて来日したこともある有名機。

塗装は図のように機体の上・側面がガルグレー⑪、下面は白①＋㉚の塗り分けで方向舵とエルロン、フラップ、水平尾翼上面は白①＋㉚、水平尾翼の内側は黒または銀色㉘。主翼右上面に黒紺で312NEの文字が記入されており312の文字はNEの約½の大きさとなっている。

図②　空母オリスカニ搭載VA-153所属、第19空母攻撃航空団司令官機で、塗装は図①と同じであるが、垂直尾翼が図のようにブルーに白線つきで、USS ORISKANYの文字もブルーとなっている。

図③　空母フォレスタル搭載、第83攻撃飛行隊所属機、塗装は図①と同じであるが主翼上面の文字はなく、方向舵の色分け線は司令官機を示している。各機とも機首エア・インテーク内側や脚カバー内部、脚柱ともに白、尾部噴気孔内部は焼鉄色㉘＋㊶が適当である。

(K. Hashimoto)

データ（A-7E technical data）

全幅（span）11.8m、全長（length）13.9m、全高（height）4.9m、翼面積（wing area）34.8m²、総重量最大（max. gross weight）19,050kg、発動機（engine）アリソン（Allison）TF41-A-2（6,800kg）×1、最大速度（max. speed）M＝0.97/1,520m、航続距離（range）2,420nm、武装（armament）20mmM61バルカン砲（Vulcan cannon）×1・サイドワインダー（Sidewinder）AIM-9D AAM×2、爆弾（bomb）6,000kg、乗員（crew）1。

A-7 Corsair II is the primary attack plane for the U.S. Navy, Marines and Air Force. In February 1964, the U.S. Navy named this model as the winner of a design competion for a single-seat carrier-based light attack aircraft to replace the A-4 Skyhawk. To keep costs to a minimum and speed delivery, the design was based on the F-8 Crusader, commonly using F-8 parts as much as possible. Thus, a small-sized, lighter but further modernized aircraft was born. The first flight was made on September 27, 1965. Since then, a number of versions have been introduced. A, B and E versions are for the U.S. Navy. D is the tactical fighter version for the U.S. Air Force. G is for the Swiss Air Force. Recently, two-seat YA7H trainer was placed into production. Great hopes are still entertained of the A-7 future.

KIT:

The A-7A Corsair II kit, now on sale from Revell's 1/72 series, is well spoken of, in that it throughly equipped with armament accessories including bombs. The decal shows that this belongs to VA-147, known well by a saber mark. This is pre-eminent above the rest for its finish, skillfully copying the advanced U.S. Naval machine. It is not so difficult to remodel this kit to E-version as shown in the large color drawing, by improving a little on the muzzle, antenna and antenna-projecting part of the vertical tail.

PAINTING:

Figs. 1 & 2. The humorous "be" mark shows that this aircraft belonged to VA-113. This plan once visited Japan as a carrier-based aircraft of the aircraft carrier RANGER. The top and sides of the plane are Revell Color (RC) 11, gull gray, while the lower surfaces are RC 1 and 30, white. The rudder, aileron, flap, and the upper surfaces of the horizontal tail are RC 1 and 30, white. The lower surfaces of the horizontal tail are black or RC 28, iron. On the upper surface of the right wing is described "312NE". The size of digits, 312, is about half of letterings, NE.

Fig. 2. This belonged to VA-153 of the aircraft carrier ORISKANY. This is the Commander's aircraft of CVW-19. The painting scheme is similar to that in Fig. 1, except for a blue-hemmed white line on the vertical tail and letterings, USS ORISKANY in blue.

Fig. 3. This belonged to VA-83 of the carrier FORESTAL. The painting scheme is also similar to Fig. 1, but has no letterings on the upper surfaces of the main wing. The colored line on the rudder shows that this is the commander aircraft.

The nose, inside of air intake, inside of gear cover and struts for every aircraft shown in Fig. 1 through Fig. 3 are all white. The inside of tail gas valve is also RC 28 and 41, burnt iron. (K. Hashimoto)

A-7の塗装に必要なレベル・カラー	
①ホワイト	②ブラック
③レッド	④イエロー
⑤ブルー	⑥グリーン
⑧シルバー	⑪ガルグレー
㉗機体内部色	㉘黒鉄色
㉚フラッドベース	㉝黒つや消し

厚木基地における空母ミッドウエー搭載CVW-5所属のA-7BコルセアII。手前の3機はVA-56 "Champions"，その向こうはVA-94 "Blue Blazers" の所属機である。
機体の塗装は，上・側面ライトガルグレイ（FSC No.36440)，機体下面ならびに動翼はインシグニアホワイト（No.17875)，機体後部のウォーク・ウェイは黒。VA-56の部隊マークは黄とライトブルーで，ブーメランは黄に黒フチ，ラダーは白と赤の塗り分けで青星つき。また，垂直尾翼のECMアンテナ前部は赤で黒フチつき，NFの文字は黒に赤フチである。





第83攻撃飛行隊 Rampagers(乱暴者)のA-7E。

ホーカー　タイフーン



HAWKER　TYPHOON



開発中の新しい2,000HPエンジンを積んだ迎撃戦闘機という、1938年の英空軍仕様F.18/37にもとずいて設計製作されたのが、のちのタイフーン。搭載した新型エンジン、ネピア・セイバーの不調などで、開発が大幅に遅れ、部隊への引渡しが開始されたのは1941年7月。

部隊に配備されてからもエンジンの不調がつづき、事故が続出して、一時全機を第一線から引揚げる提案も出されたほどだが、ひっ迫した戦況がこれを許さず、さらに当時東南部海岸に来襲したFw190の迎撃には、案外有効なことがわかって、強引に育てあげられた戦闘機でもある。のちに爆弾やロケット弾を装備、反攻に移った連合軍の強力な戦闘爆撃機としても大いに働いている。

〔前ページ〕第183(戦闘)スコードロンに配備されたタイフーン1B(R8884)。20m機関砲4門、主翼下に爆弾を装備。〔上・下〕原型2号機(P5216)。タイフーンは、最初の数機が7.7mm機銃12挺を装備した1A、のちの20mm機関砲4門としたのが1Bと呼ばれる。原型2号機は1941年5月3日に初飛行、完成時は機銃12挺、主車輪カバーを脚柱カバー先端にヒンジ止めして、尾輪カバーも付けられていたが、写真では主車輪カバーを胴体に付け、20mm機関砲4門と初期生産型の標準タイプに改められている。





〔上〕部隊に配備されたタイフーンＩＢ。本機を装備した最初の部隊は、ダックスフォードの第56（戦闘）スコードロン。1941年９月に２機を受領してまもなく、前進基地のマトラスクに移動、迎撃任務についている。実戦部隊での新鋭機タイフーンは、エンジン不調に加えて、高空性能が悪く、上昇力も予期したほどでなく、迎撃戦闘機としては失望すべき性能であった。さらに尾部構造の欠陥で事故が相つぎ、テスト・パイロットのなかからも数人の犠牲を出している。セイバーＩエンジンをセイバーIIに代え、尾部を補強して安全性は向上したが、性能はすぐにはそれほど改善されなかった。写真の機体では、操縦席後方が透明風防に改良されているのに注意。

〔下〕ＩＢの１機で，Ｆｗ190との混同を避けるため，識別塗装の研究に使われたもの。機首を白く塗っている。



〔右・下〕第609スコードロンに配備されたタイフーンIB。第59スコードロンにつづいて、1941年末にダックスフォードでIBを受領した第609スコードロンは、同じくマンストンに移動して、東南部海岸に来襲するFw190の電撃攻撃にそなえた。

高々度性能と上昇力はふるわなかったが、低空では当時連合軍側で最高速の戦闘機。R.P.ビーモント少佐に率いられた第609スコードロンのタイフーンは、マンストン移駐後1週間で、スピットファイアが手をやいたFw190を4機撃墜する手柄をたてている。

写真の機体（DN406）は、1943年、ビギンヒルで作戦中のもの。大陸の輸送列車攻撃で名をあげたころのもので、胴体に機関車撃破18個のマークと"Mavis"の文字が見える。







〔下〕飛行中のタイフーンＩＢ。1942年末頃からは、主翼下の弾架に 250 ポンド爆弾２発を装備して、海峡の艦船攻撃にも活躍した。この頃から大陸への反撃に移る1943年にかけて、タイフーンは連合軍の強力なパンチに生長していった。





〔上・下〕タイフーン1B。上の機体は第183スコードロンの1Bで、111ページと同じR8884。タイフーン1Bは、のちに後方スライド式の風防に改められるまで、"カー・ドア"タイプの横開き式扉がついていたが、写真ではそれが開かれている珍らしいスナップ。この機体は主翼下に爆弾を吊す戦闘爆撃機型に改造された初期の頃のもので、機銃も整形されていないむき出しのまま。爆弾は両主翼下に1,000ポンドまで装備できた。1943年末には3インチの60ポンド・ロケット弾8発を装備できるロケット攻撃型も出現して、南部海岸に配備されている戦闘爆撃部隊から艦船攻撃に出撃している。

1944年に入ってからは、爆弾、ロケット弾、機関砲を使っての対地攻撃で顕著な働きを示し、6月6日のDデイ以後は、レーダー・ステーション攻撃、戦場上空1万フィートに待機しての空中近接支援などで、地上部隊の進撃を助けている。





〔上〕風防を後方スライド式としたタイフーンＩＢ〔ＪＲ128〕。ＩＢの後期の型は、呼称はＩＢのままだが、風防を写真のように枠の少ない後方スライド式にし、アンテナ支柱も固定式から可撓式のフイップ・マストにして４翅プロペラに代えている。写真の機体は左ページ上のＲ8894とコード・レターも同じ第183スコードロンの所属機だが、風防のほか機銃も整形され、可撓式アンテナとなっている。ただし、プロペラは３翅のまま。タイフーンは、1943年中にほとんどが後方視界の良いスライド式の風防に改造されており、写真もその１機であろう。

ＩＢの改造型では、カメラを装備した戦闘偵察型ＦＲＩＢも少数機が造られている。Ｆ.Ｒ.ＩＢには後部胴体に垂直方向のカメラ２個を装備したものと、左主翼の内側機銃をはずして映画カメラを付けたものがあり、後者は、ノルマンディ上陸作戦で数機が出動している。タイフーンはＩＡ、ＩＢを含めて全部で3,330機が生産されているが、ホーカー社で造られたのは、原型のほか初期のものわずかに15機で、ほかはサブ・コントラクターのグロスター・エアクラフト製である。





(Above) Nakajima Army Type 97 Fighter (Ki-27 Otsu) of No.1 KYOIKU HIKOTAI (Educational Training Group) at Kakogawa Air Field, July 1944. Tail marking is red.
(Below) Ki-27 Otsu of No.85 SENTAI (Fighter Group) at Kairo Air Field in Manchuria, late 1941. Tail marking is white.



未発表 陸軍機写真集



前ページから21ページまでは、陸軍で最初の低翼単葉制式戦闘機、中島97式戦闘機（キ27）。ノモンハン事件でデビュー、ソ連製のイ15、イ16を相手に大活躍。その後、太平洋戦の初期まで、陸軍の主力戦闘機であった。

〔左〕97式戦闘機乙型。加古川の第1教育飛行隊所属機。97戦の甲型は、操縦席風防の後部が不透明になっていたが、乙型では後端まで透明になっている。飛行訓練に使われた97戦は、主車輪カバーをはずしていた。尾翼の文字は"1"を図案化したもので、赤。昭和19年7月の撮影。（写真提供：内藤上天）

〔下左〕飛行第85戦隊の97戦乙型。これも同戦隊で飛行訓練に使ったもの。同戦隊は昭和16年3月に着手された第2次戦時編成にもとずいて、満州の孫家で編成された部隊。同年12月に、南方方面の戦闘にそなえて臨時編成が行なわれ、海浪（ハイロ）に移動しているが、写真はその海浪でのスナップ。戦闘機隊の尾部マークは白。（写真提供：早坂運作）

〔下〕満州の前進基地物利で整備中の97戦の1機。一望さえぎるものなき曠野。97戦のころは、大陸のいたるところに前進飛行場がつくれた。



Ki-27 Otsu at advanced air field Bori in the Manchuria.





Ki-27 Otsu Fighters of No.24 SENTAI during the Nomonhan incident.

〔上〕ノモンハン事件に出撃した飛行第24戦隊の97戦乙型。第24戦隊は、昭和13年7月、ハルピン飛行場に駐留していた飛行第11連隊から分かれて編成された部隊。同年9月にハイラルに移動、翌年5月にぼっ発したノモンハン事件ではいち早く出動して、第一次、第二次ノモンハン事件を戦いぬき、松村戦隊長負傷、中隊長クラスの8割が戦死するという激しい空戦を展開した。戦隊標識は、垂直安定板の2本と方向舵の4本の線で"24"を表わし、4本の線は第1、2、3中隊が、それぞれ白、赤、黄と色分けしていた。(写真提供：早坂運作)





Ki-27 Otsu Fighters of No.25 KYOIKU HIKOTAI (Educational Training Group) at [illegible] Advanced Airfields in the Manchuria.



A Ki-27 Otsu of a training unit at Kairo Air Field.

（左下・下）満州の前進基地、平安鎮に勢ぞろいした第25教育飛行隊の各機。左ページ下は、その戦隊標識を付けた97戦乙型の尾部で、このマークは、隊員のなかから募集して採用したものという。下の写真は、右端が93直協を改造した99式高等練習機（キ55）、2機目は、97戦の練習型である2式高等練習機（キ79）である。キ79には単座の甲と複座の乙型があったが、写真の機体は甲型である。

（上）同じく満州の海浪航空基地に待機する97戦乙型。これも車輪カバーをはずしており、飛行訓練に使われたもの。（2枚とも早坂憲作氏提供）





Mitsubishi Army Type 97 Heavy Bomber (Ki-21-I)

〔上〕三菱97式重爆撃機1型甲(キ21-Ⅰ)。97重爆は陸軍で初めての近代的な重爆。日華事変では中国各地で長距離爆撃に使われ、
平洋戦の緒戦でも、爆撃・輸送と幅広い活躍をしている。甲型は最初の生産型で、つぎの乙型から尾部に7.7mm機銃が装備さ
た。(写真提供：山田忠男)。〔下〕後上方銃座が球状の砲塔となって、機銃も7.7mmから13mm1挺に代えられた97式重爆2型(
21-Ⅱ)。写真の機体は、日華事変初期から97重部隊として活躍した飛行第60戦隊の所属機。同戦隊が2型に機種改変したのは、
和16年9月。垂直尾翼の戦隊標識は、第1中隊白、2赤、3黄の色分け。(写真提供：大庭榮秀)。



Ki-21-II of No.60 SENTAI



Nakajima Army Type 2 Fighter (Ki-44-II Ko) at Eitoho Air Field in Korea, June 1945.

(上)中島2式単座戦闘機鍾馗2型甲（キ44-II）。写真の機体は、P-15ムスタングの迎撃にあがって、ソウル近郊の永登浦飛行場に不時着したもの。昭和20年6月の撮影。鍾馗の2型甲は、眼鏡式照準器をつけていたが、写真の機体ではそれをはずしている。(写真提供：小野重治郎)。〔下〕終戦時に台湾の松山飛行場に集められた陸軍機。左から3機は三菱99式軍偵察機（キ51）。本機は99式襲撃機と艤装が異なるだけで、全く同一の機体。航空写真機を装備したのが99式軍偵であった。写真のの機体は単排気管となっているが、これは現地での改造と思われる。後方は100式司偵3型。（USMC photo）



Mitsubishi Army Type 99 Reconnaissance Airplanes (Ki-51s) and the aircraft in the background is a Mitsubishi Ki-46-III.

ブリストル ボーファイター③



2次大戦機 アルバム

このページと次ページは、コースタル・コマンドのボーファイターVICで、魚雷とロケット弾装備型。

ボーファイターに魚雷を積むテストは、1942年4月頃から、ゴスポートの魚雷開発部隊で、魚雷用のギアを付けて改造したIVCを使って試みられており、同年末にはそのテスト部隊第254スコードロンが訓練を終えている。ボーファイターの魚雷攻撃による戦果は、1943年4月4日、ノルウェー沖で2隻の補給船を沈めたのが最初であった。その1カ月後の43年5月には、ロケット弾装備のVICも部隊に配備されて、7月には戦闘出撃している。VIC型は大部分が上反角付きの水平尾翼を採用し、ダイブ・ブレーキを装備していたので、特に魚雷攻撃には有効であった。

この頃、コースタル・コマンドではボーファイターの特別攻撃連隊を編成して艦船攻撃にあたったが、強力な対空砲火をそなえている艦船に対して、まず最初にロケット弾攻撃で甲板上の機銃を沈黙させ、つづいて魚雷攻撃の一波が突っ込み、さらに全機がロケット弾と機銃でとどめをさすというパターンで、多大の戦果をあげている。







〔左上〕ロケット弾攻撃のダイナミックなシーン。ボーファイターⅥCでは観測員席に初めてビッカースK 7.7mm機銃1挺が装備された。これがファイター・コマンドのⅥFと違うところ。1942年の春頃から、コースタル・コマンドの各部隊に配備されている。ロケット弾8個のほか250ポンド爆弾2発が装備できた。

〔左下・上・下〕魚雷は1,650ポンドか2,127ポンドのものを1発。下の写真でその装着ぐあい、胴体の20mm機関砲、主翼の7.7mm機銃口など細部がよくわかる。ⅥCは全部で693機が生産されている。





〔上〕これもロケット弾を発射するⅥCの1機。このロケット弾は対航空機用として1939年に設計されたもの。のちに対戦車攻撃、潜水艦を含めた艦船攻撃にも絶大な威力を発揮している。1944年9月8日、地中海で沈められた51,000トンの輸送船レックスも、ボーファイターのロケット弾攻撃によるもので、このときは55発を命中させている。



〔上下〕ボーファイターⅩ(10)。低空性能を改善するため、ボーファイターⅥのハーキュリーズⅥエンジンをハーキュリーズXⅦ(17)に換装したのが、ボーファイターⅩ。 ボーファイターⅥの生産途中からこれにかえられている。ボーファイターⅩは、Ⅵに代って部隊に配備されることになるが、そのころファイター・コマンドの夜間戦闘機は、ボーファイターからモスキートに代替えされていたので、Ⅹ型のほとんどはコースタル・コマンドに配備されている。ⅥCと同じように、観測員席にブローニング旋回機銃を装備し、魚雷、爆弾、ロケット弾の各武装ができた。生産機数は2,205機。魚雷装置なしはMk.XIC（11C）と呼ばれて、163機が造られている。

写真上はロケット弾を装備した第236スコードロンの1機。この部隊と第235スコードロンのボーファイターⅩは、1945年3月、2日間でUボート5隻を沈めるという記録的な戦果をあげている。写真下の機体は、胴体下の魚雷投下装置に、200ガロン投下増槽をつけて飛行中。





〔下〕ＢＯＡＣが1957年２月１日から就役させたブリタニア102。１号機はヨハネスブルグ路線に投入されたが、同年８月までに15機（G-ANBAからG-ANBO）を受領、アーゴノートやコンテレスーションに代えて、オーストラリア、東京、コロンボ、シンガポール、香港への路線につぎつぎに就役させ、1962年11月末まで使っている　写真のG-ANBKは11号機。

〔上〕ブリタニア312。乗客最大90人乗りのブリタニア100シリーズの胴体を延長、139人乗りとしたストレッチ型が300シリーズ。312はそのＢＯＡＣ用で、同航空では１号機（写真のＧ-ＡＯＶＢ）を1957年９月10日に受領、大西洋線の慣熟飛行に飛ばせたが、エンジン不調でマイアミに不時着。このため正式の就航が遅れ、ロンドン－ニューヨークの第１便が飛んだのは同年12月19日であった。その後ＢＯＡＣでは、全部で16機の312を装備しているが、1963年に５機をＢＥＩエァウェイに売却、残りの機体も翌64年４月から10月までの間に、ビッカースＶＣ-10の就役にともなって路線から次第に姿を消した。

エアラインの翼

ＢＯＡＣ　英国航空　⑦





〔上〕カントZ.506水上機。ザパタ技師が設計した水上機の傑作といわれるもので、1935年以来24年間も使われた。最初は12人乗りの旅客機として610HPのエンジン3基を付けていたが、のちに750HPのものとし、幾多の世界記録を樹立した。写真の機体は軍用の偵察爆撃型Z.506Bで、胴体下面にゴンドラを張り出して爆弾倉や銃座を新設した。大戦に突入したとき、イタリー海軍は本機を81機保有していて、雷撃、人員・貨物輸送などに使っている。Z.506Sは B型を改造した救難機で、1948年に20機が造られ、戦後も相当長く使用された。

〔下〕カプロニCa100。イギリスのデハビランド モスの製造権を得て国産化された軽飛行機で、大戦中は初等練習や連絡用に重用された。戦前も多数が飛行クラブで使用されていたので、軍用への転用が容易だったと思われる。エンジンは80HPの空冷4気筒が標準だったが、85HPや90HPのものも少なくなく、一部では130HPの星型エンジンを装備した。

〔右ページ上・中〕カプロニCa.101。エチオピア戦争用に造られた多用途機で、旧式化したとはいえ、第2次大戦でも一部が用いられた。機体は鋼管羽布張りで、支柱を付け、脚は固定だったが、胴体内は広く、370HPのエンジン3基付けて、植民地用にはこれで充分だった。1933年にはローマからモスクワまで無着陸飛行をしたので有名でもある。

第2次大戦では武装をはずして輸送機として重用されたと思われる。写真は北アフリカでイギリス軍にろ獲された珍らしい機体で、カムフラージュ塗装をしているのもよくわかる。

〔右ページ下〕カントZ.501飛行艇。1934年から35年にかけて長距離飛行で名を挙げた飛行艇で、36年から軍用艇に採用になった。エンジンは900HPの液冷12気筒のもの1基だけで、艇体は木製、翼は羽布張り、大きな支柱を何本も付けていた。しかし、大戦中はもちろん、大戦後もしばらく哨戒に用いられた。生産機数は200機以上。







